THE PANAMA CANAL
REVIEW
EN ESPAÑOL

AGOSTO 1967

99-1-308-C 3

W. P. Leber, Gobernador-Presidente

H. R. Parfitt, Vicegobernador

Frank A. Baldwin
Jefe de la Oficina de Información

PANAMA CANAL REVIEW
En Español

Robert D. Kerr, Funcionario de Prensa
Directores de Publicaciones:
Tomas A. Cupas y Morgan E. Goodwin
Redactores:
Jose T. Tuñon, Eunice Richard, Tobi Bittel y Fannie P. Hernandez

Publicación Oficial del Canal de Panamá
Publicado Trimestralmente en Balboa Heigbts, Zona del Canal
Impreso en la Imprenta de La Boca, Zona del Canal
Se permite la reproducción parcial o total. Se agradecería dar crédito al Review, aunque ello no es esencial.
Distribuido gratis a todos los empleados del Canal de Panamá
Subscripciones, $1 al año; correo aéreo $2 al año; correo y números atrasados, 25 centavos cada uno.

La grúa "Hércules" levanta la sección de 64 toneladas del "nudillo" de una arista suave prefabricada, en el Muelle 7. El "nudillo" fue colocado a bordo del bote grúa y llevado hasta la pared central de las Esclusas de Miraflores donde fue puesto en su lugar, como parte de una arista suave que tuvo que ser cambiada durante la pasada primavera. El proyecto tuvo que efectuarse porque en noviembre una nave golpeó la pared. El propósito de la arista suave es proteger a los barcos si se desvían hacia la pared en el proceso de entrar a las esclusas.

Nuestra Portada

DOS CLIENTES regulares del Canal de Panamá aparecen en la portada de esta edición del Panama Canal Review En Español. Son el *Huntingdon,* de la Compañía Neozelandesa de Navegación, transitando hacia el sur en las Esclusas de Miraflores, y el petrolero de la Compañía Texaco, *Texaco New Mexico,* que transitaba rumbo al norte, con destino a Venezuela para cargar aceite crudo.

El *Huntingdon* fue construido en 1948 y tiene un tonelaje bruto de 11.281 toneladas. Transporta carga general y refrigerada, siendo esta última la que predomina cuando la nave viaja de Nueva Zelandia a Inglaterra. Desde 1948 hace viajes regulares por el Canal de Panamá y es uno de los 41 mercantes y 3 barcos de pasajeros que mantiene la Compañía Neozelandesa de Navegación en la ruta del Reino Unido a Nueva Zelandia, vía el Canal de Panamá.

El *Texaco New Mexico,* a pesar de su nombre, iza la bandera de Panamá y es 10 años más joven que el *Huntingdon.* Fue construido en 1958 y durante muchos años ha prestado servicio entre Venezuela y la costa occidental de Estados Unidos.

Gift of the Panama Canal Museum

MARU Busca Causa y Cura De Enfermedad

Federico Valencia, Jr., subjefe de serología, y el Dr. Karl M. Johnson, Director de MARU, revisan un mapa de Guatemala donde se encontró un alto índice de anticuerpos de virus transmitidos por artrópodos. Los otros mapas muestran varias aldeas centroamericanas que han sido estudiadas.

EL MURCIELAGO es símbolo de la oscuridad y de espectral misterio en la mayoría de las civilizaciones occidentales, sin embargo anuncia felicidad, buena fortuna y longevidad en las sociedades del Lejano Oriente.

Pero para los científicos, el murciélago representa una amenaza para la salud de los humanos de magnitud desconocida, una amenaza de la cual se sabe muy poco en esta era de transplantes del corazón y de riñones artificiales. En el Edificio 265 de la Zona del Canal, corazón del Instituto Estadounidense de Investigación en la América Central, se hacen esfuerzos por llenar esa falta de información.

En MARU, nombre que se le da al Instituto por sus siglas en inglés, se le da considerable atención a los murciélagos porque frecuentemente están infectados y propagan la histoplasmosis, una enfermedad causada por hongos que la unidad está investigando extensivamente. Un miembro del personal del Dr. William C. Gorgas, que durante los días de la construcción del Canal libró y ganó la batalla contra la fiebre amarilla y la malaria, describió la enfermedad. Entonces se creyó que era una enfermedad parasitaria pero luego se supo que era producida por hongos.

A pesar de que generalmente no es mortal, causa infecciones pulmonares que durante años, los radiólogos confundieron con la tuberculosis. Durante la cuarta década del siglo, se convirtió en problema serio en las cuencas de los ríos Mississippi y Ohio, siendo hoy día muy común en Panamá. Bajo ciertas condiciones, el hongo se desarrolla en el suelo y durante la estación seca, se convierte en esporas que son llevadas por el viento.

Ciertas áreas de Panamá con cuevas de piedra caliza habitadas por murciélagos están "plagadas" de histoplasmosis, dice el director de MARU, Dr. Karl M. Johnson.

"El hombre debe saber más sobre los hábitos de los murciélagos", enfatizó el Dr. Johnson en reciente entrevista. "Científicamente, poco se ha hecho acerca de los murciélagos, desde 1940 cuando se estudió los sistemas de radar y de sonar naturales que poseen. Son difíciles de cazar y de colonizar. Algunos se comen su propio peso en insectos durante una noche. Es difícil mantenerlos vivos y alimentarlos; algunos sólo comen cuando vuelan".

MARU ha podido mantener vivos a los murciélagos que comen fruta, pero no ha podido colonizar aún a los que comen insectos. Los entendidos sostienen que los murciélagos son los mamíferos más comunes en el trópico. También viven más que los roedores, llegando hasta los 20 años. Ha sido confirmado en Estados Unidos y en todas partes que los murciélagos excretan virus. Además, muchos médicos sospechan que algunos murciélagos emigran de los trópicos a la zona templada.

¿Por qué se ha descuidado o evitado su estudio?

"Los murciélagos no son tan conspicuos como los pájaros y no se sabe tanto acerca de ellos", señala el Dr. Johnson. "No hay personas que gusten de observar a los murciélagos tanto como a los pájaros".

La investigación sobre los murciéla-

(Pasa a la página 4)

Indice

Instituto de Investigación 3
Alegría Bajo la Lluvia 5
Nueva Universidad en Panamá 7
Notas de Navegación 12
Estadísticas de Navegación 12
Historia del Canal 14
Hundimiento del Surcouf 15
Aniversarios 18
El Deporte de los Reyes 19
Navegación 22

MARU Estudia Al Murciélago

(Viene de la página 3)

gos es parte del trabajo de los 60 miembros del personal de MARU, que incluye a 8 ó 10 científicos profesionales.

La unidad fue establecida en 1958, bajo el patrocinio conjunto de los Institutos Nacionales de Salubridad, agencia del Servicio de Salubridad Pública de los Estados Unidos, y del Instituto de Investigaciones Walter Reed del Ejército. Las dos entidades trabajan juntas en muchos proyectos y colaboran con otras agencias como el Hospital Gorgas, el Laboratorio Conmemorativo Gorgas, la empresa del Canal de Panamá, Paramedics y otras ramas de las fuerzas armadas en la Zona del Canal, o afiliadas al Comando Sur de Estados Unidos.

La razón para su establecimiento fue un súbito aumento en la fiebre amarilla, que se extendió por Centro América hasta México, entre 1940 y 1950. Los monos murieron por miles, centenares de personas contrajeron la enfermedad y hubo algunas muertes, amenazando con una epidemia de fiebre amarilla que jamás materializó. MARU jamás ha trabajado para combatir la enfermedad que fue el objeto de su creación, pero ello no quiere decir que más tarde no se le asigne ese trabajo. La fiebre amarilla urbana fue exterminada, pero los mosquitos de la selva, portadores de la enfermedad, todavía están presentes.

Contrario a lo que ciertos residentes creen, los bien equipados laboratorios de MARU no se utilizan para investigación del cáncer o para encontrar una cura a las enfermedades del corazón. Esos son proyectos a cargo del Servicio de Salubridad de Estados Unidos y otras entidades dentro del territorio continental.

Los artrópodos: arañas, garrapatas, hormigas, etc., y los virus transmitidos por ellos, son uno de los mayores campos de trabajo en MARU. Ejemplo de ello lo constituyen la fiebre amarilla y la encefalitis. Personal de MARU ha encontrado nuevos virus y continúa sus investigaciones especialmente en lo que se refiere a muestras de sangre. Es en esas muestras de sangre donde los científicos encuentran "anticuerpos", que son como las "huellas" de la enfermedad.

Los médicos y técnicos de la unidad esperan averiguar el papel que desempeñan las criaturas salvajes en la transmisión de los virus. Algunos virus pueden infectar a los pájaros sin enfermarlos. "Las aves emigran, y muchas pasan por aquí; lo que aquí se aprende, puede mostrar y predecir cómo acaecen las epidemias en Estados Unidos y otras partes del mundo", dice el Dr. Johnson.

Ejemplo clásico, y probablemente el más dramático, de los logros de MARU fue la epidemia de fiebre hemorrágica que se enseñoreó de una provincia rural de Bolivia. La primera muerte ocurrió en el pueblo de San Joaquín, en 1959 y la investigación de MARU se inició en 1962, luego que se averiguó que no era fiebre tifoidea como se sospechó al principio. Casi le cuesta la vida al Dr. Johnson y a dos asociados.

El epidemiólogo de MARU, Dr. Ronald MacKenzie, estaba en La Paz haciendo un estudio nutricional, cuan-

(Pasa a la página 10)

Robert Sawyer con un mono tití panameño, uno de los tantos animales salvajes usados en experimentos de laboratorio en el Instituto de Investigación de la América Central. La existencia de un gran variedad de vida animal salvaje es una de las ventajas que le da su localización en Panamá.

La Sra. Martha H. Shacklette, ayudada por Raymond Cameron, inspecciona tubos de cultivo para ver si encuentra histoplasma en tejidos de murciélagos. El mapa del fondo es el de Fuerte Clayton, una de varias comunidades del Istmo que se inspeccionan en la búsqueda de infecciones causadas por hongos en los murciélagos.

Una Nave es La Esperanza De Millones

(Nota del Editor: El siguiente artículo apareció en la edición de Primavera de 1967 de *Tow Line*, publicación de Moran Towing & Transportation Co., Inc. Trata del *Hope*, nave que ha transitado el Canal de Panamá).

por Jeff Blinn

Su nombre es la abreviación de "Health Opportunity for People Everywhere," (Oportunidad de Salubridad para los Habitantes de Todo el Mundo). Dondequiera que vaya lleva conocimientos, compasión y una esperanza por un mañana mejor. Es el *Hope*.

Más de 1 millón de personas en 7 países de Asia, Latinoamérica y Africa Occidental se han beneficiado directamente mediante inmunizaciones, tratamientos médicos (incluso unas 8.300 operaciones de cirugía mayor) e instrucción, desde su viaje inaugural, para la Fundación de Salubridad de Persona a Persona, en 1960.

La historia de este asombroso barco hospital, y de su maravilloso complemento de médicos, enfermeras y paramédicos, comenzó en 1958 debido al deseo del Presidente Dwight D. Eisenhower de promover la buena voluntad y el entendimiento entre los pueblos por medio de la comunicación personal. Llamado por el Presidente para que iniciara tal proyecto, el Dr. William B. Walsh expuso su plan de proporcionar al mundo el primer barco hospital de tiempo de paz. Se le dio el visto bueno.

El barco escogido fue el "*Consolation*" de la Armada, puesto en servicio en 1945 como barco hospital de estación para la Décima Quinta Flota y botado al agua un año antes como el "*Walrus*" de la Armada. Fue el primer barco hospital en servir con las fuerzas de las Naciones Unidas en Corea, se le otorgó la Citación Presidencial de la República de Corea y las diez estrellas de batalla autorizadas por su servicio en ese conflicto. Se distinguió más tarde al evacuar civiles de Viet Nam del Norte en la "Operación Pasaje a la Libertad".

En 1960 el "*Consolation*" fue reparado, fletado para la Fundación de Salubridad de Persona a Persona y bautizado *Hope*. Usando todo el espacio a bordo, lleva 230 camas, tiene 3 salas de operaciones, una planta de leche equivalente a un hato de 2.500 vacas, una planta de energía eléctrica suficiente para una ciudad de 12.000 habitantes y una cocina que sirve 400.000 o más comidas en cada viaje.

El buque hospital Hope pasa bajo el Puente Thatcher Ferry luego de transitar el Canal rumbo a una nueva misión. Esta nave ha ayudado ya a más de un millón de personas en siete naciones, brindándoles instrucción y atención médica.

Correspondiendo invitación de Indonesia, el *Hope* efectuó allí su primera misión. Con tripulación de la American President Lines, zarpó de San Francisco, el 22 de septiembre de 1960.

"El Este olvida muchas cosas", dijo en su editorial el Times de Indonesia, "pero nunca, nunca pierde su devoción hacia un maestro. Los del *Hope* vivirán por largo tiempo en nuestra memoria".

La enseñanza es el propósito primario del personal permanente del *Hope*, formado por 95 entre médicos, enfermeras y tecnólogos médicos. Cuenta con una tripulación de 94 hombres y oficiales. Para ayudar al personal permanente, equipos voluntarios de especialistas van al *Hope* por turnos de dos meses. Llevan conocimientos más modernos y técnicas desarrolladas por la profesión médica, dental y paramédica estadounidense y prestan servicios sin recibir pago alguno. Seleccionados entre solicitantes de todas partes de Estados Unidos que sobresalen en sus especialidades, muchos han dedicado su tiempo libre para servir en varios viajes.

Desde Indonesia, después de adiestrar uno 500 médicos y enfermeras indonesios, de atender unos 18.000 pacientes y completar el primer programa en masa de radiografías del pecho en la historia de ese país, el *Hope* se trasladó a Saigón, Viet Nam del Sur. Allí, se empezó a administrar cirugía oral y se efectuó la inmunización en masa a un cuarto de millón de niños, antes de regresar a los Estados Unidos.

El *Hope* fue restaurado en San Francisco, al cumplir un año de servicio.

Grace Line fue luego su agente. Durante los dos próximos viajes, proporcionó tripulación, manejó la carga y todo lo referente a navegación. El *Hope* zarpó desde San Francisco hacia Salaverry, Perú, el 9 de mayo de 1962, a invitación de la Asociación Médica Peruano-Norteamericana. Cuando dejó ese país diez meses después, 40.000 peruanos agradecidos se alinearon a lo largo de la costa para verlo partir.

El viaje número 3 fue de Nueva York a Guayaquil, Ecuador, donde estable-

(*Pasa a la página 6*)

DONACIONES SOSTIENEN NAVE HOSPITAL

(*Viene de la página 5*)

ció otro servicio de enseñanza a bordo y en tierra en cooperación con profesionales de la medicina y de la enfermería y del personal docente de la Universidad de Guayaquil.

Farrel Lines, muy familiarizada con los países africanos, se encargó de su próximo viaje desde Nueva York hacia Conakry, Guinea, el 30 de septiembre de 1964. Antes de su llegada a esa joven nación, 10 médicos y un dentista cuidaban a 3 millones y medio de personas; dejó tras de sí a 600, entre médicos adiestrados, dentistas, enfermeras y personal auxiliar.

El viaje número 5 lo completó cuando regresó a Nueva York el 30 de noviembre de 1966, procedente de Corinto, Nicaragua. El viaje número 6 principió el 7 de febrero en Filadelfia hacia Cartagena, Colombia. En ambos, la Grace Line fue nuevamente su agente.

A solicitud de cada país visitado, han sido dejados equipos de profesores para que continúen dirigiendo los programas en hospitales, escuelas de medicina y departamentos locales de salubridad. Así, el buen trabajo de estos modernos zapadores médicos continúa creciendo.

Para sostener al *Hope* y los programas en tierra de la Fundación, se cuenta principalmente con donaciones. Las donaciones de tiempo y de talento, de dinero en efectivo y de productos de la industria estadounidense, además del trabajo organizado y la ayuda generosa de individuos, más la asistencia económica del gobierno a falta de subsidio marítimo, han logrado equilibrar así el presupuesto de $5 millones anuales del programa.

Algunas líneas que operan barcos de lujo, han descubierto un excelente destino para su ropa de cama y vajillas de plata escasamente usadas. Estos son los artículos que más se necesitan a bordo del Hope y su donación se agradece enormemente.

El Dr. Walsh, fundador, Presidente y Director Médico del Proyecto *Hope*, ha descrito algunos trabajos del *Hope* en dos libros: "*Un Barco Llamado Hope*" y "Yanqui, Regresa" (Yanqui Come Back), ambos publicados por E. P. Dutton & Co.

Estos pequeños nicaragüenses escuchan atentamente un cuento antes de acostarse en la sala de pediatría del buque hospital Hope. Los murales son del tipo que alegra los corazones de los pequeños pacientes.

Los médicos estudian en la bien equipada biblioteca de a bordo y que usan los 95 médicos, enfermeras y tecnólogos médicos de la nave.

Nuevo Centro De Enseñanza En Acción

Una maqueta del proyectado nuevo campus de $25 millones es examinado cuidadosamente por el Rector Reverendo Benjamín Ayechu, O.A.R., a la derecha, y Philip Curley de la ciudad de Nueva York, quien ha estado en la Universidad Santa María La Antigua durante un año organizando una campaña intensiva para recaudar fondos.

"EL FUTURO de Panamá está en su juventud, y el futuro de la juventud está en su educación". Esta es la fuerza motivadora de la Universidad Santa María La Antigua de la ciudad de Panamá, una universidad que se esfuerza en alcanzar altos niveles en los años por venir, y está empeñada al presente en cumplir con las normas que harán posibles los altos niveles propuestos.

Todo es extraordinario en la Universidad Santa María La Antigua, la primera institución privada de altos estudios en la República de Panamá. El edificio, en que operan unas 20 aulas temporalmente, es el Palacio del Arzobispo, uno de los viejos e imponentes edificios de la Plaza de Catedral, en la ciudad de Panamá, no lejos del Palacio Presidencial. Su Señoría Ilustrísima, Monseñor Tomás Alberto Clavel M., Arzobispo de Panamá, cedió en marzo de 1965, el edificio de cuatro pisos, su residencia oficial, como asiento temporal de la universidad.

Ejemplo típico del asombroso contraste que causan las aulas escolares en el Palacio Arzobispal es la biblioteca, donde se guardan los libros de manera metódica, bajo una bella araña de cristal, recuerdo de otros días. El salón, donde se reunían los dignatarios para sus recepciones, hoy está lleno de mesas donde los estudiantes se sientan a estudiar en silencio.

Los estudiantes y profesores de la nueva universidad de Panamá representan muchas razas, nacionalidades y credos, y son aceptados únicamente sobre la base de su índice académico y su carácter.

El claustro de profesores subraya el carácter internacional de la Universidad Santa María La Antigua.

Quince de los actuales cuarenta y tres profesores de la universidad han recibido títulos en los Estados Unidos. Mediante la cooperación del Departamento de Estado de los Estados Unidos, el Profesor Richard Landborg, de Sioux Falls, Iowa, ha dictado clases durante 2 años. Profesor de química, recibió su grado de Maestría en Ciencias en la Universidad de Iowa, en 1957 y el Doctorado en Filosofía en la misma universidad en 1959. Tres miembros del Cuerpo de Paz de los Estados Unidos, Stephen Coyne, Fred Lazarus y Anne Louise Verbrugge, cada uno con un grado de maestría, son miembros del claustro de profesores, lo mismo que dos monjas de Estados Unidos, la Hermana Mary Edith, de la Orden de Maryknoll, que posee un Doctorado en Filosofía, y la Hermana Rosa Anita, de las Hermanas de la Caridad, de Nueva Jersey, que posee grado de Maestría en Idiomas.

Seis de los miembros del cuerpo de profesores se graduaron en la Universidad de Panamá y cinco son titulados de universidades en España. Los otros miembros del claustro de profesores se han graduado en universidades de Canadá, Austria, Italia, Suecia, Perú, Chile, Argentina, Brasil, Ecuador, Colombia, México y Cuba.

Actualmente, debido a la falta de espacio para dormitorios, todos los alumnos provienen del área de Panamá, pero en los planos para los futuros edificios de la universidad se ha incluido dormitorios para hombres y mujeres, que acomodarán estudiantes de todas las provincias.

Antes de la fundación de la Universidad Santa María La Antigua, en 1965, sólo existía una institución de altos estudios en toda la República de Panamá, la Universidad Nacional, situada en la ciudad de Panamá, que opera cursos de extensión en otras ciudades. La matrícula en esta universidad durante los últimos 20 años, ha excedido en mucho su capacidad, y desde 1945 a 1965, la matrícula ha aumentado de 752 a 6,705 alumnos. Aún más, se calcula que, para 1970 tendrá un total de 14,000.

Debido a que el Gobierno de Panamá no podía proporcionar fondos adecuados para instalaciones educativas adicionales en proporción al crecimiento de la matrícula, un grupo de educadores y padres de estudiantes, preocupados por el costo prohibitivo de enviar los estudiantes al extranjero a educarse, dieron nacimiento a la idea de establecer una universidad privada en Panamá.

La donación del Palacio Arzobispal dio a la nueva universidad un alojamiento temporal a sus aulas de clase.

El Reverendo Benjamín Ayechu, agustino recoleto, fue nombrado Rector de la universidad, y el 27 de abril de 1965, el establecimiento de la Universidad Santa María La Antigua fue oficialmente aprobado por el Gobierno de Panamá. La dirección de la universidad corre a cargo del Arzobispo de Panamá, en su calidad de Gran Canciller, de un Consejo Episcopal integrado por los seis obispos de Panamá, de una Junta Directiva para asuntos académicos y de

(Pasa a la página 8)

Aumenta la Matrícula

(Viene de la página 7)

una Junta de Síndicos, para asuntos financieros.

La Universidad Santa María La Antigua se ha fijado como uno de sus fines principales el proveer de hombres de negocios adiestrados, administradores, tecnólogos industriales al país y maestros para estos diferentes campos. Los programas de los cursos son de 5 años, o 10 semestres, al final de los cuales se otorga el título de Licenciado en Ciencias o Licenciado en Artes.

La universidad comenzó su primer año de operaciones en 1965 con un primer año de sólo 230 estudiantes. Ese primer año el claustro de profesores contaba con 17 unidades.

El segundo año, la matrícula subió a 350 y este año hay 418 alumnos en primero, segundo y tercer año. El Palacio Arzobispal ya no puede acomodar todos los salones, y los estudiantes tienen que viajar en autobús generalmente, para dar sus clases de laboratorio en el Colegio San Agustín situado en otra parte de la ciudad.

La necesidad más grande de la universidad es construir edificios, dice el Reverendo Benjamín Ayechu, Rector de la universidad. Pero gran parte de la presente campaña para levantar fondos se dedica a obtener becas y establecer fondos para becas. El costo actual de la enseñanza es de $350, que sube a $450 o $500 con el costo de laboratorio y libros. La universidad debe estar al alcance de todos los jóvenes panameños capaces, dice el Rector, aún de aquellos que encuentran prohibitivo el costo de $450. El ritmo del desarrollo económico de Panamá será determinado por su habilidad para proporcionar personal calificado para cada tipo de trabajo, desde obreros expertos hasta administradores, señaló el Padre Ayechu, y agregó que mientras en Panamá abunda el elemento humano para llenar estas posiciones, las instalaciones educativas y el personal docente no satisfacen la demanda. Uno de los principales fines inmediatos de la universidad es llenar este vacío.

La universidad se ha trazado un plan maestro e inaugurado un programa de desarrollo de 10 años y de $25 millones, para construir su campus, que estará localizado entre Villa Cáceres y la barriada de Miraflores colindando con la Zona del Canal. Con la construcción de una nueva carretera en esa área, la

La Universidad Santa María La Antigua está alojada provisionalmente en el antiguo Palacio Arzobispal en la Plaza de la Catedral.

Caras alertas de jóvenes deseosos de aprender, una característica del alumnado de Santa María La Antigua, escuchan atentamente durante una clase impartida por uno de los profesores de la universidad.

Universidad Santa María La Antigua estará a menos de 5 minutos en automóvil de la Universidad Nacional de Panamá, de manera que el área inmediata se convertirá en un centro educativo. Donaciones de propiedades adyacentes han sido recibidas de parte del Arzobispo Clavel y del Gobierno de Panamá. Tractores del Ejército de Estados Unidos nivelaron el terreno y ya se ha empezado el trabajo de construcción del Edificio de Humanidades.

Se espera que el nuevo edificio esté terminado en abril de 1968.

El plan maestro contempla la construcción de un edificio de ciencias, un edificio para salones de clase, biblioteca, un edificio para la unión estudiantil, un edificio de ciencias exactas, edificio de administración, un edificio de administración de negocios, un auditorio, edificio de medicina, un edificio de bellas artes, un edificio de leyes y ciencias políticas, un edificio de laboratorios, dormitorios para hombres y para mujeres, un teatro al aire libre, un gimnasio para hombres, gimnasio para mujeres, y campos de juegos para beisbol, fútbol, pista y campo, tenis, etc. Habrá también un pequeño lago para deportes acuáticos.

Cuando esté terminada, la Universidad Santa María La Antigua podrá acomodar unos 3,000 estudiantes.

Philip Curley, de la ciudad de Nueva York, representante de Martin J. Morgan Co. de la misma ciudad, recaudadores profesionales y consejeros de desarrollo, vino el 27 de mayo de 1966, y ha pasado 1 año en Panamá, organizando una campaña intensiva para reunir fondos para la construcción del edificio de ciencias, de un edificio de salones de clase y de la biblioteca, que forman la Primera Fase del plan de desarrollo.

La campaña para colectar fondos se lleva a cabo principalmente en Panamá. Todos los panameños, individuos, empresas, los negocios y las industrias han recibido el llamado, lo mismo que todos aquellos que tienen inversiones en Panamá y están interesados en el progreso de América Latina. Muchos amigos de la Universidad Santa María La Antigua, están haciendo solicitudes a favor de ella en Estados Unidos y en Europa Occidental.

Actualmente, de los 418 estudiantes matriculados, 82 son becados, principalmente por hombres de negocios panameños. Santa María La Antigua ha recibido también 12 becas por 5 años, de parte del Comité Episcopal de Estados Unidos para la América Latina.

De acuerdo con un contrato con la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional, la universidad recibirá asistencia técnica para su desarrollo general en organización, administración, plan de estudios, instrucción e instalaciones académicas en el nuevo campus.

Las clases comienzan a las 7:30 a.m. y la última clase de la noche termina alrededor de las 9:30 p.m. Las clases nocturnas benefician a hombres y mujeres entre los 25 y 35 años, que durante el día trabajan en posiciones de responsabilidad. Los cursos que prefieren estas personas son inglés y administración de negocios.

Las clases regulares siguen el plan de estudios básicos de la Universidad Nacional de Panamá, pero una gran ventaja en Santa María La Antigua es que las clases son pequeñas, con una proporción de 10 estudiantes por profesor.

Cuando las escuelas de Panamá abran en abril de 1968, se espera que esté listo el primero de los edificios de la universidad.

La fecha más importante en el futuro cercano de la Universidad Santa María La Antigua es diciembre de 1969, cuando tendrá su primera graduación.

Una alumna muestra su fuente de referencia en apoyo de su punto de vista durante una discusión con sus compañeros en la cafetería de la universidad. Todas las discusiones en la cafetería no son, sin embargo, como aparenta ser esta.

Centenares de sueros humanos procedentes de Centro América han sido probados para encontrar anticuerpos para virus transmitidos por artrópodos. De izquierda a derecha aparecen María Teresa Delgado, Gloria de Cisneros y Gricelda Licona.

Epidemia Boliviana, Ejemplo Clásico de Competencia de MARU

(*Viene de la página 4*)

do el Ministerio de Salubridad de Bolivia le notificó sobre el inicio de una rara enfermedad y le solicitó su ayuda. A MacKenzie le pareció que era fiebre hemorrágica, contraída por muchos soldados de Estados Unidos durante el conflicto de Corea.

Cuando centenares de personas contrajeron la enfermedad y muchas murieron, el pánico se apoderó de la Provincia de Beni, donde está situado San Joaquín. El Gobierno de Bolivia solicitó ayuda a las Naciones Unidas. Después de una reunión de funcionarios del Instituto Nacional contra la Alergia y Enfermedades Contagiosas, de la Organización Mundial de la Salud, del Departamento de Estado de Estados Unidos y de la Embajada de Bolivia, se decidió enviar un equipo de MARU a Bolivia. MARU recibió apoyo ilimitado en ese proyecto.

Se envió un equipo de médicos; se estableció un laboratorio para estudiar la historia natural de la enfermedad, sus medios de transmisión y el modo de romper la cadena de la epidemia. Hubo que transportar equipo de laboratorio a San Joaquín, donde no había teléfono, ni instalaciones sanitarias, ni automóviles y un mezquino suministro de electricidad que apenas si bastaba para iluminar el pequeño hospital del pueblo unas cuantas horas cada noche.

Los médicos de MARU sospecharon al principio que la gran cantidad de roedores y la falta de gatos en el pueblo tenían algo que ver con la epidemia. Sin embargo, antes de que esta u otra hipótesis fuera comprobada, MacKenzie y Johnson tuvieron que regresar en avión a la Zona del Canal, por haber contraído la enfermedad. Fueron tratados en el Hospital Gorgas, se mejoraron, y regresaron a Bolivia.

Finalmente, los científicos de MARU encontraron que la enfermedad era propagada por ratones que esparcían el virus de la fiebre hemorrágica, al contaminar los alimentos que se dejaban descubiertos. Un programa de control de roedores eliminó la enfermedad en San Joaquín y alrededores. Más tarde, cuando aparentemente se descuidó la vigilancia, se informó de pequeños brotes.

San Joaquín y pueblos similares no

poseen fondos para programas completos de sanidad y control de roedores. La enfermedad puede presentarse, aún con mayor intensidad, en otro pueblo, provincia o nación. Teniendo esto presente, MARU trabaja en la producción de una vacuna que sirva de protección permanente contra la enfermedad.

El trabajo en Bolivia no hubiera podido ser llevado a cabo sin el laboratorio de MARU en Panamá y sin la cooperación de otros grupos, tales como la Fuerza Aérea de Estados Unidos, que suministró los aviones.

Las enfermedades parasitarias son objeto de amplia investigación en MARU. Este trabajo es hecho principalmente por el grupo del Ejército bajo el Instituto Walter Reed de Investigación, mientras que los proyectos contra virus son responsabilidad del Servicio de Salubridad Pública.

Entre las enfermedades parasitarias que se investigan está la toxoplasmosis, la enfermedad de Chagas y la leishmaniosis. Todas son producidas por protozoarios, el parásito más pequeño. La malaria también es causada por un protozoario.

La toxoplasmosis causa mal funcionamiento congénito, como ceguera, mortalidad al nacer, defectos del corazón, a pesar de que la madre aparentemente esté sana. Puede infectar tanto a los animales salvajes como a los domésticos, pero no se sabe cómo se propaga la enfermedad. El trópico americano, con una proporción de 50 por ciento de personas infectadas en ciertas áreas, parece ser donde se radica esta enfermedad.

"Estudiando el patrón que siguen las áreas de poca o mucha infección; anotando en qué se diferencian las regiones de alta y baja incidencia; y estudiando la historia natural de la enfermedad, los médicos esperan encontrar cómo se propaga", explica el Dr. Johnson.

Más se sabe acerca de la enfermedad de Chagas y de la leishmaniosis, ambas transmitidas por artrópodos. La enfermedad de Chagas es transmitida por un insecto grande, chupador de sangre, el reduvio, que vive en techos y paredes de chozas primitivas y pica a los humanos cuando duermen. Los animales domésticos tienen su parte en el ciclo de infección. La enfermedad de Chagas puede afectar el tracto intestinal; puede producir corazones agrandados. Es una enfermedad costosa de estudiar y requiere una inversión continua; puede causar serios daños en una área y sólo una leve fiebre en otra.

Los miembros del Ejército que trabajan en ella tratan de uniformar pruebas que determinen qué clase de personas han sido contagiadas, cuántas y dónde. Su estudio se lleva a cabo en cinco naciones centroamericanas en cooperación con la oficina de la Organización Panamericana de la Salud, en Guatemala. Se recogen muchas muestras de sangre, más de 150,000 hasta ahora, a fin de diseñar un mapa exacto de las áreas de infección. Las muestras son catalogadas y puestas en tarjetas IBM para uso futuro. Usando bases uniformes, se puede llevar a cabo investigación más detallada para determinar la relación entre la infección y la enfermedad.

El Capitán James Ryan, de las Octavas Fuerzas Especiales del Ejército de los Estados Unidos, y el Sargento Miguel Villalobo, de la Fuerza Aérea Boliviana, vacunan a los niños cerca de San Joaquín, Bolivia.

La tercera enfermedad parasitaria, la leishmaniosis, puede ser fatal. Transmitida por el jején, comienza en forma de úlcera y progresa a veces hasta producir horrible desfiguración, al atacar las áreas de mucosas en el cuerpo. Todavía no se ha logrado encontrar anticuerpos que brinden alguna información. Sin embargo, se cree que esta enfermedad también produce anticuerpos.

La investigación que se lleva a cabo en MARU sería muy difícil, si no imposible, de realizar en Estados Unidos. Por ejemplo, la unidad puede conseguir los animales salvajes y domésticos que necesite para su trabajo. Algunas enfermedades poseen características ambientales y condiciones que no se pueden encontrar en los Estados Unidos. Las agencias de Washington puede que ni siquiera sepan de enfermedades tales como la fiebre hemorrágica, y menos podrán hacer algo acerca de ellas.

"Por lo tanto", termina el Dr. Johnson, "los científicos deben ir a donde está la acción".

TRANSITO COMERCIAL POR NACIONALIDAD

Nacionalidad	Cuarto trimestre del año fiscal— 1967		1966		1961-1965	
	Número de tránsitos	Toneladas de carga	Número de tránsitos	Toneladas de carga	Número de tránsitos	Toneladas de carga
Belga	16	38,888	14	53,187	12	39,306
Británica	349	2,330,543	315	2,305,229	331	2,086,651
Chilena	31	174,695	25	188,424	30	213,847
China Nac.	25	188,215	30	246,148	23	178,357
Colombiana	55	104,994	54	88,644	65	108,257
Chipriotas	10	53,908	4	36,945	----	----------
Danesa	120	675,520	93	500,612	82	454,208
Ecuatoriana	15	17,625	10	18,039	10	11,889
Francesa	68	222,103	80	245,609	41	219,953
Alemana	326	1,071,617	305	953,628	285	875,621
Griega	98	1,096,013	129	1,241,700	161	1,609,353
Hondureña	46	28,562	44	19,736	41	32,678
India	12	181,008	3	42,623	----	----------
Israelita	27	172,745	25	167,164	16	61,923
Italiana	65	478,613	52	320,727	49	297,801
Japonesa	220	1,712,348	220	1,829,099	210	1,227,652
Liberiana	390	4,724,943	324	4,163,622	259	2,567,640
Holandesa	125	527,364	133	596,907	165	717,449
Nicaragüense	15	21,639	18	28,354	13	23,332
Noruega	378	3,964,673	377	3,485,750	371	2,970,087
Panameña	135	844,854	120	530,415	125	515,494
Peruana	41	182,488	27	128,330	32	138,291
Filipina	28	193,632	22	124,091	19	90,273
Surcoreana	11	50,249	1	----------	3	7,928
Soviética	13	96,215	7	35,047	6	41,850
Sueca	104	728,943	86	598,269	88	549,041
Suiza	21	60,289	22	18,634	10	10,086
Estadounidense	495	2,412,625	417	2,457,293	435	2,594,084
Otras	71	399,952	86	336,354	37	252,309
Total	3,310	22,755,263	3,043	20,760,580	2,919	17,895,360

EMBARCACIONES DE 300 TONELADAS NETAS O MAS

(Años Fiscales)

Mes	Travesías			Peajes en Bruto (En miles de dólares)		
	1967	1966	Promedio 1961-65	1967	1966	Promedio 1961-65
Julio	1,039	993	960	6,205	5,604	4,929
Agosto	1,008	983	949	6,392	5,488	4,920
Septiembre	988	977	908	6,057	5,457	4,697
Octubre	1,005	1,034	946	6,157	6,068	4,838
Noviembre	985	990	922	6,028	5,878	4,748
Diciembre	987	949	946	6,084	5,614	4,955
Enero	1,043	1,001	903	6,318	5,903	4,635
Febrero	968	896	868	6,049	5,239	4,506
Marzo	1,079	1,060	1,014	6,831	6,044	5,325
Abril	1,094	989	966	6,823	5,887	5,067
Mayo	1,128	1,043	999	7,005	5,935	5,232
Junio	1,088	1,010	954	6,820	5,978	5,013
Totales del año fiscal	12,412	11,925	11,335	76,769	69,095	58,865

MOVIMIENTO DEL TRANSITO SOBRE PRINCIPALES RUTAS COMERCIALES

La tabla que aparece a continuación indica el desglose del número de travesías de grandes embarcaciones comerciales (de 300 toneladas netas o más) entre las ocho principales rutas comerciales:

Rutas Comerciales	Cuarto trimestre del año fiscal— 1967	1966	Promedio de Tránsitos 1961-65
Intercostal de los EE. UU.	134	132	115
Costa este de los EE. UU. y Sur América	398	466	583
Costa este de los EE. UU. y la América Central	175	135	128
Costa este de los EE. UU. y el Lejano Oriente	756	628	565
Costa este de los EE. UU./Canadá y Australasia	112	98	80
Europa y costa oeste de los EE. UU./Canadá	229	257	235
Europa y Sur América	474	374	328
Europa y Australasia	99	108	112
Todas las otras rutas	932	845	773
Total de tráfico	3,309	3,043	2,919

Montreal con Gran Puerto y Exposición

MENCIONE LA palabra Montreal a cualquiera y lo primero que pensará es en Expo '67, la espectacular exposición que atrae millones de visitantes de todos los continentes.

Pero las personas relacionadas con la navegación, el comercio internacional y asuntos relacionados pensarán en el Puerto de Montreal. Expo '67 está apropiadamente localizada en la Isla St. Helen, situada dentro de la Bahía de Montreal.

El Puerto está en la parte sur de la Isla de Montreal sobre el Río San Lorenzo, a unas 1,000 millas de la costa atlántica. Allí comienza el Canal del San Lorenzo, que proporciona comunicación vital al mismo corazón de Norteamérica situado 1,200 millas más adentro.

La colorida historia de Montreal se remonta a casi cinco siglos. Fue desde la presente área portuaria de donde hombres como Frontenac, La Salle y Le Moynes se lanzaron en sus canoas de abedul a explorar el continente.

Las corrientes turbulentas entorpecieron el desarrollo del puerto y las embarcaciones no podían negociar su entrada sin la ayuda de bueyes, que desde la orilla del río tiraban de ellas con largas y fuertes cuerdas. Al ser profundizado el canal, Montreal se convirtió en puerto mundial, al inaugurarse, en 1853, el primer servicio directo de vapores a Liverpool. Creció rápidamente y, en ciertos aspectos, se le adelantó a otros puertos que habían tenido un comienzo más temprano. Por ejemplo, el Puerto de Montreal fue el primer puerto mundial alumbrado con electricidad.

El ritmo de su crecimiento se aceleró y su tráfico e instalaciones crecieron. En 1912, unos 736 barcos llevaron a la bahía poco más de 2 millones de toneladas de carga. En 1966, su año cumbre, casi 25 millones de toneladas de carga entraron y salieron de Montreal. Durante un día de movimiento, cada 19 minutos entra o sale un barco.

Al igual que otros puertos canadienses, el Puerto de Montreal es administrado por el Consejo Nacional de Bahías, una corporación permanente de la Corona, dependiente del Ministerio de

Transporte. El puerto tiene su propio sistema de ferrocarriles con 61 millas de vía. Distribuye energía eléctrica comprada a la Hydro-Quebec, y con su propio acueducto suministra agua para las naves y para la protección contra incendios. También posee una policía de puerto y una red telefónica de emergencia que une a 56 aparatos estratégicamente localizados con el Cuartel Central de Policía.

Entre los principales productos que pasan por el Puerto de Montreal están los granos, petróleo y productos de petróleo, mineral de hierro, yeso, azúcar sin refinar, cemento, harina, vehículos, productos químicos, carbón, fosfato en roca, sal, hierro y acero, níquel, vidrio, maquinarias, azufre, melaza, cobre y madera.

El largo total de los amarraderos es de 13 millas, 96 de los cuales tienen una profundidad mínima de 30 a 35 pies y 50 están cubiertos. Varios amarraderos están equipados con equipo de manejo especialmente diseñado para carga a granel tal como granos, carbón, azúcar, cemento y productos petrolíferos. Los cobertizos de depósito tienen un área total de más de 4 millones de pies cuadrados.

Los cinco elevadores de granos del puerto tienen una capacidad de almacenamiento de más de 22 millones de bushels y pueden embarcar o recibir 3 millones de bushels diarios en 13 horas de trabajo. Hay 25 amarraderos para granos, 18 de los cuales son cubiertos, en los cuales las naves pueden recibir también carga general. Hay un almacén frigorífico de 3 millones de pies cúbicos de capacidad.

El terminal del ferrocarril posee 8 locomotoras diesel, capacidad para mover 1,500 vagones al día desde y hacia los amarraderos y empalmes con los dos ferrocarriles principales de la nación, Canadian National y Canadian Pacific. Entre las grúas que posee el puerto se cuenta una flotante, autopropulsada, de 275 toneladas cortas de capacidad, otra flotante de 90 toneladas cortas, una grúa de puntales fijos de 120 toneladas de capacidad, locomotoras más pequeñas y grúas diesel de orugas.

En cuanto a reparaciones de barcos, existen tres diques secos flotantes de una capacidad máxima de 300,000 toneladas largas que pueden acomodar naves de hasta 750 pies de largo con mangas hasta de 106 pies. El equipo de suministro de combustible puede entregar aceite directamente a las naves en varios amarraderos y además, por medio de buques cisternas, en cualquier amarradero de la bahía. También hay disponibles remolcadores y embarcaciones de salvamento.

MOVIMIENTO DE PRINCIPALES PRODUCTOS

Del Pacífico al Atlántico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Cuarto trimestre del año fiscal— 1967	1966	Promedio 1961-65
Madera	1,210,469	1,265,269	1,157,729
Menas, varias	1,077,762	1,721,905	1,157,729
Hierro fabricado y Acero	756,662	992,518	316,335
Azúcar	700,662	565,499	593,689
Harina de pescado	391,831	335,453	----------
Bananos	380,903	339,168	302,024
Metales, varios	310,406	306,739	316,863
Productos alimenticios refrigerados, (excepto frutas)	268,024	263,053	239,518
Pulpa de Madera	200,254	157,982	141,437
Nitrato de Soda	158,569	197,320	209,401
Alimentos enlatados	153,596	149,293	217,725
Cebada	130,233	108,267	170,222
Trigo	122,698	154,533	210,546
Café	113,131	97,056	105,927
Potasa	98,589	89,959	1,956
Demás productos	1,887,200	2,249,407	3,769,589
Total	7,960,989	8,993,421	7,999,923

Del Atlántico al Pacífico

(Cifras en Toneladas Largas)

Producto	Cuarto trimestre del año fiscal— 1967	1966	Promedio 1961-65
Petróleo y Derivados (no incluye asfalto)	4,412,152	3,970,186	3,032,710
Carbón y Coque	2,527,935	1,669,584	1,630,663
Metales (Chatarra)	1,291,156	427,549	669,565
Fosfatos	865,414	804,044	553,806
Maíz	545,273	694,977	368,977
Hierro Fabricado y Acero	535,184	477,852	407,951
Frijoles de soya	427,349	461,513	332,040
Menas, varias	331,333	346,781	86,020
Azúcar	319,352	208,058	320,063
Productos químicos, varios	277,268	230,397	179,517
Metales (Hierro)	276,196	19,945	52,629
Arroz	248,327	40,026	63,341
Azufre	196,822	154,414	107,026
Sorgo	192,117	104,329	----------
Abonos, varios	155,850	75,017	104,308
Demás productos	2,192,546	2,217,734	1,986,821
Total	14,794,274	11,902,406	9,895,437

TRANSITOS COMERCIALES Y DEL GOBIERNO

	Cuarto trimestre del año fiscal— 1967 Del Atlántico al Pacífico	1967 Del Pacífico al Atlántico	1967 Total	1966 Total	Promedio de Tránsitos 1961-65 Total
Naves mercantes:					
De gran calado	1,650	1,660	3,310	3,042	2,919
Pequeñas°	94	81	175	170	134
Total	1,744	1,741	3,485	3,212	3,053
Naves del Gobierno Estadounidense:°°					
De alto bordo	189	80	269	141	64
Pequeñas°	17	16	33	34	37
Total, ambas categorías	1,950	1,837	3,787	3,387	3,154

° Naves de menos de 300 toneladas netas o 500 toneladas de desplazamiento.
°° Naves sobre las cuales se acreditan peajes. Antes del 1º de julio de 1951 las naves del Gobierno transitaban el Canal gratis.

HISTORIA DEL CANAL

Hace 50 Años

COMO PARTE del esfuerzo de guerra local de hace 50 años, se recomendó a los residentes de la Zona del Canal de Panamá que sembraran frutas y vegetales. Se instruyó a los encargados de los restaurantes de la Zona para que guardaran las semillas de papaya y las enviaran a la Oficina de la Vivienda, para que esta las distribuyera entre los empleados que desearan sembrarlas. Los comisariatos vendían semillas de hortalizas y se podía comprar abono en la Oficina de la Vivienda a 10 centavos el saco, además del costo del transporte en carreta, si se entregaba en el lugar designado por el empleado. Los Exploradores de la Zona del Canal se dedicaron a sembrar hortalizas y su lema era: "Cada Explorador Debe Alimentar Un Soldado".

La ceremonia de graduación de 1917 de la Escuela Secundaria de la Zona del Canal, tuvo lugar en el Teatro Nacional de Panamá, el 22 de junio de 1917; recibieron sus diplomas 6 jóvenes y 5 señoritas. Se proporcionó tren gratis a todos los que desearon asistir al acto desde todas las estaciones del Ferrocarril de Panamá, en coches especiales que fueron agregados a algunos trenes, además de un tren especial que regresaría a los recién graduados, sus familiares y amigos de Panamá al sector Atlántico.

El *USS Shaw*, nuevo destructor de la Armada de Estados Unidos, impuso record al cruzar el Canal de Panamá a principios de junio en 5 horas, 45 minutos. La marca anterior era de 6 horas, 20 minutos. El *Shaw* también implantó un record en el recorrido de la Costa del Pacífico al Atlántico, distancia de unas 5,850 millas, en 14 días, 10 horas y 20 minutos.

Hace 25 Años

A PRINCIPIOS de junio de 1942 se reforzó la alerta militar en Panamá, al aumentar el esfuerzo bélico del Japón en la costa del Pacífico de este hemisferio. Luego del bombardeo a Dutch Harbor, en Alaska, el 3 de junio, el Secretario de Guerra de Estados Unidos Henry L. Stinson, previno que otros golpes eran de esperarse en cualquier lugar entre Alaska y el Canal de Panamá. En la Zona, soldados y marinos vieron canceladas sus licencias y todo el personal permanecía cerca de sus puestos. A pesar de las victorias sobre los japoneses, las alarmas continuaron siendo frecuentes durante el verano.

En junio, las excavaciones para el nuevo lecho de la vía del Ferrocarril de Panamá habían sido completadas sustancialmente, como parte de una operación que reduciría considerablemente la duración del viaje de Panamá a Colón. La línea seguiría otro curso entre Quebrancha y el Puente de Mindí, debido a que la línea en existencia sería cortada en dos lugares por las nuevas esclusas que se proyectaban construir en Gatún.

Durante el verano de 1942, una orden de conservación de Estados Unidos exigía a los ciudadanos que guardaran y devolvieran todos los tubos de pasta dentífrica, de crema de afeitar y otros tubos de material similar, en el lugar donde los habían comprado. En la Zona del Canal, los comisariatos proveían recipientes donde los clientes depositaban los tubos revestidos de estaño y de otras aleaciones. Durante la guerra, esos tubos eran usados nuevamente como recipientes para preparaciones medicinales y farmacéuticas.

Hace 10 Años

EL PRIMER sistema experimental de alumbrado en las orillas del Corte Gaillard fue planeado en el verano de 1957. Requería la instalación de luces en un trecho de 3,400 pies, que proporcionara buena iluminación en ambas orillas y una leve iluminación de la vía acuática, sin causar reflejos. Una sección del Corte, entre Culebra y Empire, fue escogida para el experimento. Incluía una curva y parte del cauce que variaba entre 300 y 500 pies de ancho.

A principios del verano de 1957, los residentes discutían favorablemente la creación de un organismo llamado Fondo Unido. Pronto se adoptaron los estatutos para una campaña para acopiar los fondos.

Ese verano comenzó el trabajo de convertir la corriente eléctrica del Canal de Panamá de 25 a 60 ciclos, trabajo que se esperaba llevaría unos tres años.

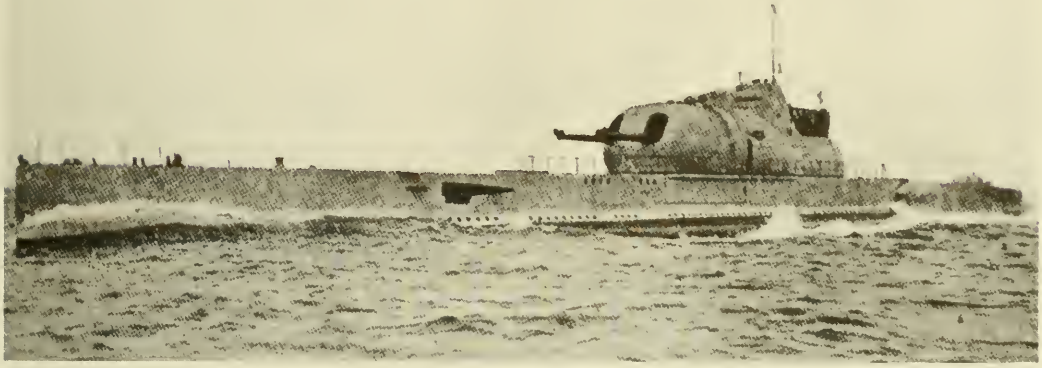
Hace 1 Año

EL AÑO pasado, Cristóbal tuvo su junio más seco en 96 años. Una sequía record fue establecida, al caer solamente 3.38 pulgadas de lluvia durante el mes, 9.71 pulgadas menos que lo normal. Este año, Cristóbal tuvo 18.6 pulgadas durante junio y Gatún registró 19.36 pulgadas de lluvia.

Al final de julio de 1966, fueron puestos en marcha los planes para la fase final del proyecto de ampliación del Corte Gaillard. Este fue el último y más grande contrato abierto a licitación en el proyecto de ampliación de largo alcance que se inició en 1959. La nueva fase, de un costo de $44 millones, requiere la excavación de 9.5 millones de yardas cúbicas de material en un tramo de 3 millas que comprende las Rectas de Bas Obispo y Las Cascadas.

Listos para partir los automotores del ferrocarril en el garaje de Balboa en 1915. Fueron usados por los funcionarios del Canal durante los días de la construcción para visitar los sitios de trabajo. A la derecha está el automotor usado por el Coronel George W. Goethals, ingeniero jefe y primer gobernador de la Zona del Canal, para sus viajes de inspección.

Tragedia Marítima de la Guerra que no se Publicó



El Surcouf en marcha erizado de armamento. Fue una de las pocas unidades importantes francesas que todavía permanecían con los Aliados cuando le llegó el final, en 1942. Cuando se hundió en el Caribe, rumbo al Canal de Panamá, estaban abordo 207 hombres. Fue una de las grandes tragedias de la II Guerra Mundial.

LONDRES, abril 18, 1942—El gigantesco submarino *Surcouf*, el más grande del mundo "está retrasado considerablemente y debe considerársele perdido", anunció hoy el Cuartel General de la Francia Libre. No había indicación sobre dónde se hundió el barco, cuándo sucedió, o si fue a causa de acción del enemigo o por un accidente.—*New York Times*.

A las 5 p.m. del 18 de febrero de 1942, el *Thompson Lykes*, activo carguero propiedad de la Lykes Line, compañía estadounidense de Nueva Orleans, zarpó de Cristóbal con un cargamento militar con destino a Guantánamo, Cuba.

Era una tarde típica de estación seca, a la cual siguió rápidamente la oscuridad de una noche tropical. No había luna y, a medida que la nave se internaba en el Caribe, oficiales y tripulantes informaban que la noche se volvía extraordinariamente oscura, en realidad una de las más oscuras que habían visto en esa época del año.

La visibilidad, aún a bordo de la nave era casi cero ya que, de acuerdo con reglamentos de tiempo de guerra, la nave viajaba sin luces y con todas las portillas cerradas.

El capitán del barco, Henry Johnson, anotó mentalmente la pobre visibilidad cuando, alrededor de las 10 p.m., hizo una inspección de rutina en todo el barco. No estaba preocupado, pues consideraba que esa noche brindaba cierta medida de seguridad. En aquellos primeros días de la II Guerra Mundial, el Caribe era lugar de caza predilecto para los submarinos alemanes, que llegaron a hundir barcos a pocas millas de Cristóbal.

Observó, antes de regresar a su camarote, que la nave seguía su curso a unos 15 nudos. Luego se sentó en su escritorio a descifrar un mensaje que acababa de recibir y que cambiaría su curso hacia Cienfuegos, Cuba.

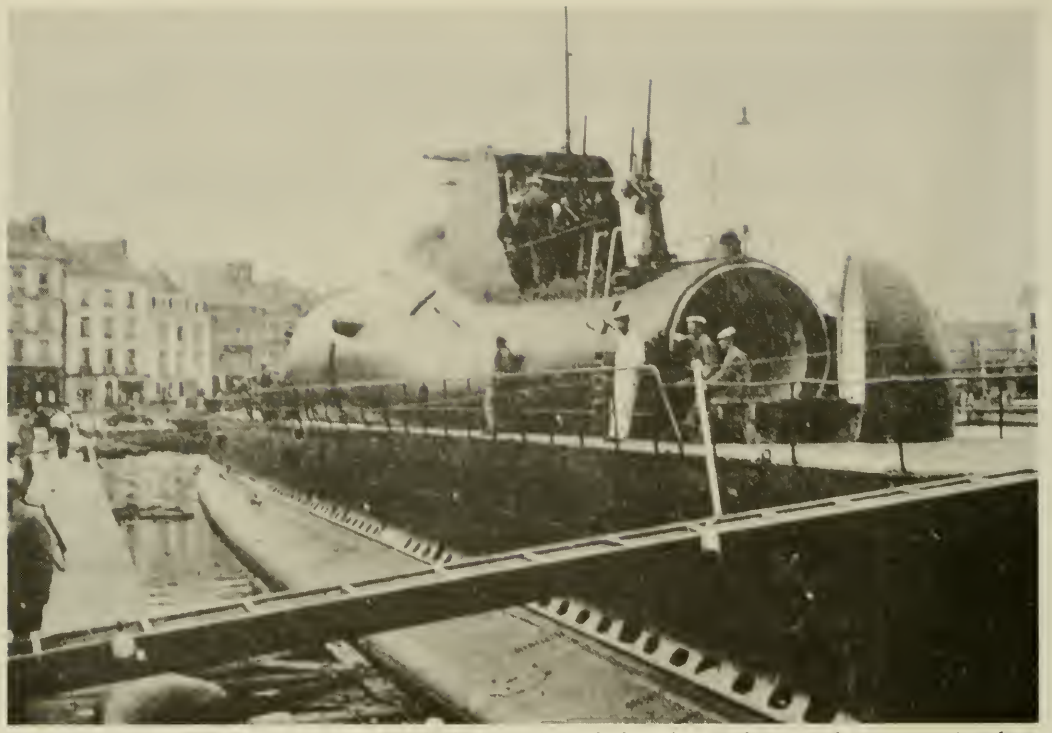
Pero el Capitán Johnson no iba a llegar a Cienfuegos ni a ningún otro puerto cubano, por lo menos en ese viaje.

Mientras estaba ocupado con su mensaje sintió un tremendo choque. La nave se estremeció. El Capitán Johnson llegó al puente a tiempo de ver lo que él creyó que era la proa de una nave en posición vertical y que se hundía rápidamente. Luego hubo informes de que se había escuchado débiles gritos de auxilio y el tercer oficial creyó haber visto una luz intermitente, posiblemente una linterna eléctrica, momentos antes de la colisión.

El Capitán Johnson notificó inmediatamente a las autoridades del Puerto de Cristóbal y, a pesar del peligro, ordenó

(*Pasa a la página 16*)

LA INVESTIGACION para este artículo fue hecha por Julius Grigore, Sub-jefe de la División Industrial, de los archivos facilitados por los Departamentos de Defensa, de Estado y del Tesoro de los Estados Unidos, los Archivos Nacionales, el Museo Imperial de Guerra de Gran Bretaña, y el Almirantazgo Francés. El Sr. Grigore también entrevistó al Capitán Henry Johnson, comandante del *Thompson Lykes*, quien ya jubilado, reside en Nueva Orleans. Las fotografías fueron proporcionadas por el Capitán Johnson, la Oficina de Información de la Compañía Lykes y la Armada de los Estados Unidos.



Clasificado como crucero submarino, el Surcouf fue el submarino más grande de su época. Podía navegar hasta 3 meses sin reabastecerse de combustible y su armamento incluía dos cañones de 8 pulgadas y 10 tubos lanzatorpedos. Además llevaba un avión de reconocimiento en un hangar hermético que aparece en la fotografía.

El Surcouf Fue Orgullo de Francia

(*Viene de la página 15*)
al *Thompson Lykes* que registrara el área. La búsqueda continuó hasta el amanecer, pero no se encontraron sobrevivientes ni despojos. También resultó infructuosa una búsqueda efectuada por aviones y embarcaciones de la Zona del Canal.

El Capitán Johnson creyó que su barco había golpeado un submarino alemán. Cuando regresó a Cristóbal, no había dudas de que había golpeado algo grande, considerando el tamaño del boquete que tenía el barco en la proa. Sin embargo, las autoridades navales en el Istmo dijeron que en el Caribe Occidental no había submarinos alemanes en ese momento. Pero el submarino francés *Surcouf*, esperado en Cristóbal el 19 de febrero, en ruta de Bermuda a Tahití, a través del Canal de Panamá, estaba retrasado.

El *Surcouf*, con una dotación de 207 oficiales y tripulantes, era una de las pocas unidades navales importantes de Francia que trabajaban con los aliados. Era una de las grandes unidades en manos de los Franceses Libres y llegó a simbolizar las fuerzas navales francesas, cuya mayor parte había permanecido leal a Vichy, después de la caída de Francia.

El enorme submarino, con un tonelaje casi el doble del destructor promedio de la II Guerra Mundial, llevaba además un avión de reconocimiento. Poco después del comienzo de la guerra, había capturado un mercante alemán a 1,000 millas fuera de la costa.

El submarino *Surcouf*, de 352 pies de largo, fue lanzado al agua en Cherburgo en noviembre de 1929.

Su armamento consistía de 2 torres herméticas de artillería, 2 cañones de 8 pulgadas, 2 ametralladoras y 10 tubos lanzatorpedos. Podía llevar 22 torpedos y un hidroavión. Su desplazamiento en la superficie era de 3,304 toneladas.

Cuando el ultimátum de Orán a la Flota Francesa, el *Surcouf* estaba anclado en el Puerto de Portsmouth, en Inglaterra. Debido a un malentendido, hubo una lucha a bordo en relación con su captura por los ingleses, y murieron un oficial francés y un marinero inglés.

Bajo el mando del Capitán Louis Blaison, el *Surcouf* tomó parte en la toma de St. Pierre y Miquelon, en diciembre de 1941. Había sido reacondicionado previamente en Portsmouth, New Hampshire, luego de haber navegado más de 22,000 millas.

A principios de febrero de 1942, se le ordenó partir de Bermuda hacia Tahití, por la vía del Canal de Panamá. Viajaría hacia el Canal por la ruta del

Paso Caicos y del Paso de los Vientos, ajustando su velocidad para llegar a Cristóbal a las 9 a.m. del 19 de febrero.

De acuerdo con el informe de la Armada de Estados Unidos, emitido después de la desaparición del submarino francés, el *Thompson Lykes* "accidentalmente embistió y hundió una embarcación que se cree era un submarino, en los 10 grados 40 minutos, latitud norte, y 79 grados, 31 minutos longitud oeste, a las 3 horas, 30 minutos hora de Greenwich, el 19 de febrero".

La noticia informaba además que si el *Surcouf* hubiera estado 55 millas más atrás que la posición señalada por última vez por el Almirantazgo Británico el 18 de febrero, el submarino hubiera estado en el área donde el mercante informó haber embestido y hundido una embarcación que posiblemente era un submarino.

La Armada de los Estados Unidos consideró como circunstancial esta evidencia respecto al hundimiento del *Surcouf*. En una carta al Secretario de Estado de Estados Unidos, el Departamento de la Armada de Estados Unidos dijo que "a pesar de que el Comandante del 15o. Distrito Naval en Balboa, aparentemente cree que la evidencia muestra que el *Surcouf* fue hundido debido al choque con el *Thompson Lykes*, existe la posibilidad de que el *Surcouf* se haya hundido de otra manera".

Se solicitó que se expresara a las autoridades de los Franceses Libres el pesar del Secretario de la Armada por la pérdida del *Surcouf* y de su tripulación.

Los restos del submarino más grande y más extraordinario del mundo de antes de la era nuclear y de los miembros de su tripulación aparentemente yacen a unas 1,800 brazas, o 10,800 pies de profundidad en el Caribe, junto con los indicios que pudieran dar luz sobre las causas de su hundimiento.

Todavía hoy, 25 años después, los archivos de tres grandes potencias navales permanecen incompletos y nadie puede añadir más información a la dada por los hombres que estuvieron envueltos en el incidente.

Su hundimiento, con 207 hombres a bordo, fue una de las tragedias marítimas más grandes de la II Guerra Mundial. Pero, por razones de seguridad, en aquel tiempo no se le dio publicidad, habiéndosele prohibido a la tripulación del *Thompson Lykes* que hablara de ello. Las restricciones de tiempo de guerra prohibían los diarios personales. Esa fue la razón por la cual no hubo noticias acerca de su pérdida y pronto se olvidó todo después de la guerra.

El *Thompson Lykes* fue absuelto de toda culpa, se le hicieron reparaciones temporales en Cristóbal y reparaciones permanentes en Nueva Orleans. Continuó sus servicios de carguero durante la guerra y se informa que, en 1945, colisionó con un destructor de la Armada de Estados Unidos en la Bahía de Boston, durante un fuerte temporal de nieve.

Fue retirado del servicio en 1960 y traspasado a la Administración Marítima de los Estados Unidos, que lo mantiene en la flota de reserva de los Estados Unidos, en Mobile, Ala.

Un nuevo *Thompson Lykes*, nombre de uno de los siete hermanos fundadores de la Lykes Line, reemplazó al viejo barco, y actualmente efectúa viajes regulares desde puertos del Golfo, a través del Canal de Panamá.

En el momento de la colisión, el Capitán Henry Johnson comandaba al Thompson Lykes. Momentos después del impacto, subió al puente a tiempo de ver todavía lo que le pareció la proa de una nave en posición vertical que se hundía rápidamente. El Capitán Johnson notificó a las autoridades del Puerto de Cristóbal y ordenó al barco circundar el área, haciendo caso omiso al peligro envuelto. Pero esta búsqueda y las posteriores fueron infructuosas.

Dirigiéndose hacia algún puerto aparece el Thompson Lykes que fue absuelto de toda culpa en la colisión con el gigantesco submarino. Continuó en servicio después del accidente y fue retirado en 1960. Un nuevo Thompson Lykes hace ahora viajes regulares por el Canal.

ANIVERSARIOS

(Basándose sobre total de Servicio Civil)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

William H. Gordon
Capitán de Lancha Motora

Carlton C. James
Operario de Lancha Motora

Angel J. Peña
Oficinista de Abastos

Everett E. Dudley
Oficinista de Contabilidad

DIRECCION DE MARINA

Herbert W. McKenzie
Lubricador (Planta de Equipo Flotante)

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Damián Sánchez
Capataz Obrero (Trabajos Pesados)

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Francis A. Brown
Funcionario para Represión del Contrabando

Carmen de Phillips
Maestra de Escuela Primaria, Escuelas Latinoamericanas

CONTRALORIA

Horace B. Headley
Técnico de Contabilidad

DIVISION DE SERVICIOS ADMINISTRATIVOS

Raymond W. Matson
Jefe de Sección de Correspondencia

DIRECCION DE PERSONAL

Philip T. Green
Subjefe Instructor, Cursos de Adiestramiento

DIRECCION DE MARINA

Walter Ince
Lubricador (Planta de Equipo Flotante)

Robert L. Knapp
Operario de Locomotora de Remolque (Esclusas)

Wilson B. Lawrence
Fogonero

Henry J. McElhone, Jr.
Proyectista y Calculador (Mecánico Tornero, Náutico)

Leslie A. McLean
Ayudante Operario de Esclusas

David E. Coffey
Capataz General (Trabajos en Metal)

Edwin G. Gayle
Carpintero

Halstead C. Hodgson
Capataz Contramaestre de Pasabarcos

Guido Marcola
Guardia

Teddy A. Marti
Capataz Operario de Esclusas (Mecánico Tornero)

R. H. McConaughey
Operario de Esclusas (Montador de Tubería)

Grafton M. Boyce
Marinero

James E. Farrell
Lubricador

Alfred Lashley
Carpintero de Mantenimiento

Lamar M. Lavender
Operario de Locomotora de Remolque (Esclusas)

Sydney T. Lindh
Primer Capataz, Mecánico Tornero (Náutico)

Joseph W. Riley
Capataz Contramaestre de Pasabarcos

Martin E. White
Aparejador

Wilfred Williams
Capataz Marinero

DIRECCION DE TRANSPORTE Y TERMINALES

Frank Dyer
Conductor de Automóviles

George L. Lowe
Conductor de Camión Pesado

William McKenzie
Encargado de Cuarto de Herramientas

John A. McLain, Jr.
Despachador de Combustibles Líquidos

Clement C. Phillips
Obrero (Mantenimiento de Vías Férreas, Línea Principal)

Leonel S. Boyce
Conductor de Camión Pesado

Edward S. W. Méndez
Oficinista, Operaciones de Flete

Noel Belgrave
Encargado del Abastecimiento de Agua a Buques en Tránsito

Harry G. Crawford
Conductor de Camión Pesado

Luke M. Levy
Verificador de Carga

DIRECCION DE ABASTOS Y SERVICIOS COMUNALES

Clyde M. Francis
Oficinista de Abastos

James A. Phillips
Operario de Montacargas de Trinche

Ethelbert C. Roach
Aseador

Lewis Charles
Carnicero

Wilford R. Dixon, Jr.
Gerente de Comisariato

Earle G. Moore
Jefe de Sección de Correspondencia

William L. Benny
Gerente de Almacén

Clifford T. Chandler
Mensajero (Conductor de Vehículos a Motor)

Albot Cyrille
Oficinista de Abastos

Elliott L. Morris
Aseador

Pedro P. Peralta
Operario de Máquina Embaladora de Chatarra

Joseph Roberts
Encargado de Ventanilla (Caja)

DIRECCION DE INGENIERIA Y CONSTRUCCION

Donald Dabiel
Capataz Electricista (Guardalíneas)

Rudolfo C. Dawson
Recepcionista

Father T. Brownlee
Primer Capataz, Obras Públicas, Construcción y Mantenimiento

S. J. Campbell
Oficinista (Ordenes de Trabajo)

Jacinto Castro
Ayudante Mecánico Tornero (Náutico)

Harlan P. Crouch
Capataz Reparador de Central Telefónica

Robert B. Grier
Capataz Mecánico Tornero (Mantenimiento)

Howard W. Osborn
Subjefe Ingeniero de Mantenimiento

Simón VanHorn
Encargado de Mantenimiento (Sistemas de Distribución)

Clifford U. Williams
Ayudante Electricista

Woodford M. Babbitt
Capataz Operario de Sonda de Granalla (Subacuática)

Adolphus I. Beckles
Encargado de Mantenimiento

John W. Muller
Subjefe Ingeniero General (Presupuestos)

Luther Walker
Oficinista Mecanógrafo

DIRECCION DE ASUNTOS CIVILES

Richard C. Hogan
Ayudante del Superintendente Capataz, División de Correos

John S. Pettingill
Especialista en Educación (Asuntos Administrativos)

Majestuosa vista del moderno Hipódromo Presidente Remón, inaugurado el 14 de julio de 1956 durante la administración de Ricardo Arias Espinosa, hoy Embajador de Panamá en los Estados Unidos de América. Al fondo puede verse la tribuna principal colmada de los miles de fanáticos con que cuenta el deporte más popular de los panameños.

Carreras de Caballos en El Hipódromo Remón

EL DEPORTE de las carreras de caballos se extiende por todo el mundo y Panamá no es la excepción, porque en esta metrópoli se celebran carreras todos los fines de semana en el moderno Hipódromo Presidente Remón, en las afueras de la ciudad.

La hípica panameña data desde octubre de 1922, cuando el Dr. Belisario Porras, en su tercera administración como Presidente de la República, inauguró el Hipódromo de Juan Franco, situado en lo que hoy se conoce como la Urbanización Obarrio en la Vía España.

La novedad del acontecimiento y el apoyo oficial prestado a la nueva aventura, culminó 34 años después con la construcción del cómodo y moderno hipódromo "Presidente Remón", situado en los terrenos donde aterrizara el "Espíritu de San Luis" del Coronel Charles A. Lindbergh en 1927 después de su histórico viaje a través del Atlántico.

La inauguración del viejo hipódromo de Juan Franco fue enaltecida con la presencia del Dr. Porras, quien estuvo acompañado del entonces Ministro de los Estados Unidos en Panamá, Dr. John G. South; don Raúl Espinosa, presidente del primer Club Hípico de Panamá, Francisco Arias Paredes, padre del ex Presidente Ricardo Arias E. y otras personalidades del mundo social, político y oficial de Panamá.

Francisco Arias Paredes
Uno de los precursores de la hípica panameña.

Los archivos indican que la primera programación de carreras constó de 7 pruebas que demandaron el pago de un total de $775 en premios. La primera carrera fue ganada por la yegua Lead Us y el primer clásico lo ganó la yegua Sonrisa.

La afición recuerda que en la primera época actuó como jinete don Raúl Arango Navarro, actualmente Segundo Vicepresidente de la República y Embajador de Panamá en España. Igualmente recuerda las actuaciones de animales como Manuá, Factor Ruso, Reina Mora, Copiapó, Burlesco, Pierrot, Abel, King Sceptre y otros más.

Por razones de economía, la empresa pasó momentos difíciles que pusieron en peligro su existencia, salvándose cuando Raúl Espinosa, don Ernesto de la Guardia y otros caballeros de la localidad, se pusieron al frente de la empresa en decadencia, con Harry

(Pasa a la página 20)

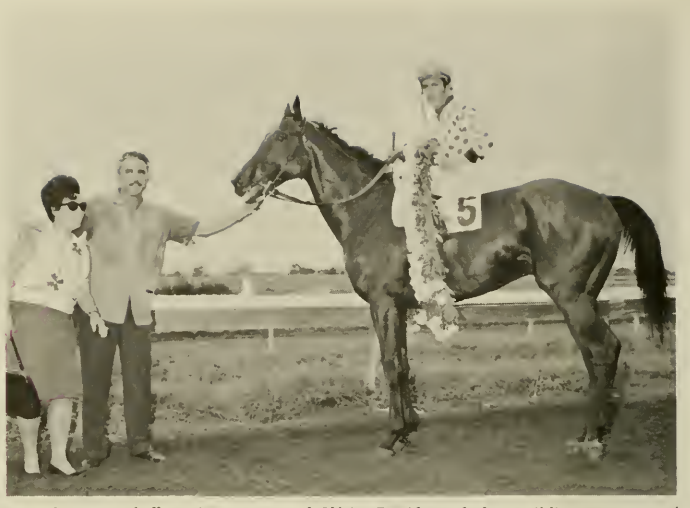
Jinetes de Panamá Entre los Mejores Del Mundo Hípico

(*Viene de la página 19*)

Hart como gerente hasta 1935 y Espinosa hasta 1943.

En 1943 se hizo cargo la Compañía Hípica Nacional, que inició mejoras en todas las dependencias del local. Así se pasó del sistema de huinchas y cajones al del arrancador automático, y de los simples tableros al totalizador automático, variando los sistemas de apuestas—dupletas y one two—que hoy están en pleno uso, con la probabilidad de extenderse a la apuesta del 5 y 6.

La Constitución de 1946 estableció que todos los juegos de suerte y azar que originen apuestas sólo pueden ser explotados por el Gobierno Nacional y cuando entró en vigencia, la Compañía Hípica Nacional se vio obligada a vender sus intereses al gobierno, que a su vez se hizo responsable de todos los compromisos adquiridos por la empresa vendedora, especialmente los relacionados con el pago del arriendo de los terrenos ocupados por el hipódromo, que desde ese entonces se llamó Hipódromo Nacional de Juan Franco.



Tojo, el primer caballo nativo que gana el Clásico Presidente de la República, aparece aquí con el jinete Guillermo Milord y los propietarios Ingeniero William Ross y su esposa Reina de Ross. La bolsa para el ganador fue de $15.150.

La Constitución Nacional demandó el establecimiento de la Junta de Control de Juegos y, por razones obvias, el Hipódromo Nacional de Juan Franco quedó bajo su inmediata vigilancia.

El Hipódromo Presidente Remón fue inaugurado el 14 de julio de 1956, constituyendo un tributo a la memoria del finado Presidente José Antonio Remón Cantera, a quien se debió la construcción de la obra y quien fue un gran entusiasta de la hípica.

Desde otro punto de vista, este mo-

Una vista del ya desaparecido Hipódromo Nacional de Juan Franco durante la celebración de una carrera. El edificio en primer plano era el conocido como "clubhouse" y a su lado está el que llamaban "pool grande."

derno hipódromo, que abrió sus puertas cuando se celebró en Panamá la reunión de Presidentes de las Repúblicas Americanas, puede considerarse como un monumento al deporte de la hípica.

Tiene este hipódromo dos pistas, una para las carreras y otra interior para "traqueo", o sea, para las prácticas de los equinos. En el centro tiene un lago artificial, en el cual se han efectuado regatas de lanchas, y cuenta con un totalizador automático, moderno como en los mejores hipódromos del mundo.

Sus graderías pueden albergar 15,000 espectadores y cuenta además con un estacionamiento familiar para unos 200 automóviles desde donde pueden verse las carreras.

El Hipódromo Presidente Remón ha producido una buena cantidad de hábiles jinetes, de los cuales muchos sobresalen en pistas de los Estados Unidos, México, Puerto Rico, Colombia y otros países.

Los jinetes más famosos son Manuel Ycaza y Braulio Baeza, este último ganador de $2.9 millones en premios el año pasado en hipódromos de los Estados Unidos. También sobresalen en Estados Unidos los jinetes Jorge Velásquez, Sandino Hernández, Jacinto Vásquez, Heliodoro Gustines y Laffit Pincay Jr. En México lo hacen Concepción Barría, Homero Hidalgo y otros más, mientras que Gilberto Vásquez actúa con acierto en Puerto Rico.

Baeza ha triunfado en 2 de las principales pruebas hípicas de los Estados Unidos, el Derby de Kentucky y el Belmont Stakes en 1963 con Chateaugay, y anteriormente el Belmont Stakes, en 1961, con Sherluck.

Ycaza, por su parte, ganó en 1959 y 1960 el Clásico Internacional de Washington, en Laurel, Maryland, con el caballo Bald Eagle y el Belmont Stakes en 1964 con Quadrangle.

El primer jinete panameño que montó en los Estados Unidos fue Gustavo "Chichi" Moore, hoy próspero preparador de caballos en Miami, Florida. Otro jinete que también se destacó hace varios años en el norte fue Hernani Mora. Alfonso Carbonell sobresalió en Lima, Perú, por muchos años.

El Hipódromo Presidente Remón ha tenido hasta ahora 4 gerentes: Alberto de Obarrio, Pablo A. Thayer, Ramón A. Navarro y Temístocles Díaz Q. Este último fue Primer Vicepresidente de la República de 1956 a 1960.

La hípica panameña es una verdadera fuente de trabajo para millares de familias y cumple también funciones sociales y de beneficencia. Con un bien elaborado programa anual de clásicos, se reparte en premios a los propietarios, más de $148,000.

Manuel Ycaza

Braulio Baeza

El principal evento es el Clásico Presidente de la República, que se corre anualmente en el mes de mayo. Este año lo ganó el ejemplar Tojo, el primer caballo nativo que logra tal hazaña, corriendo contra los mejores equinos importados.

En Panamá hay 18 criaderos de caballos, repartidos en Chiriquí, Coclé, Panamá y Colón. Desde 1963 no se permite el registro de caballos que no sean de pura sangre en el Stud Book, mediante las disposiciones de la Ley de 18 de noviembre de 1951.

Caballos importados son dedicados a la reproducción en los distintos haras del país y sus productos son enviados después al Hipódromo en busca de triunfos y de dinero.

Tal es la popularidad de las carreras de caballos en el Istmo, que 4 estaciones de radio transmiten todos los sábados, domingos y días de fiesta los programas completos. Una estación de televisión ofrece en vivo las carreras de caballos todos los domingos.

La transmisión por radio de las carreras de caballos data desde hace 24 años, cuando solamente se ofrecía al público oyente la prueba principal. Luego se transmitió un par de carreras más y después todo el programa. Destacados narradores tienen a su cargo las descripciones de los eventos hípicos.

Todavía acuden al Hipódromo Presidente Remón figuras populares que ya lo hacían desde la época del Hipódromo de Juan Franco.

Siguen siendo fieles a la hípica local desde los tiempos del Hipódromo Nacional de Juan Franco, figuras como el deportista Carlos "El Indio" Campbell, los hermanos Felipe y Esteban Perdomo, profesores de educación física; los narradores deportivos Arquimedes Fernández, Pacho Ycaza, Ibero Fernández y Arturo "Chelo" González; el cronista deportivo Ernesto Enrique Argote, el Dr. J. J. Vallarino, el cronista hípico Próspero Royo, los Magistrados Angel Lope Casís y Gil Tapia Escobar, los destacados hombres de negocio Felipe Motta y Pedro Chaluja, el actual Auditor Provincial y Municipal, Mario de Diego, y los deportistas Carlos Navarro, William McLean, Carlos Julio Quijano y Carlos Dean.

NAVEGACION

Transportadores de Barcazas

LUEGO DE algunos meses de planificación, la Lykes Bros. Steampship Co., Inc., de Nueva Orleans, anunció que espera invitar a los astilleros de Estados Unidos a licitar para la construcción de tres transportadores de barcazas, para servir la ruta entre los puertos del Golfo y Europa.

Las noveles características de las nuevas naves de la Lykes, de acuerdo con el presidente de la línea, son un elevador a popa de más de 2,000 toneladas de capacidad, mecanismos para mover las barcazas u otra carga desde el elevador hasta las bodegas de carga, y cubiertas despejadas que permitan que la carga sea rodada, más bien que levantada al colocarla en su lugar a bordo de la nave.

Las naves, que podrán transitar el Canal, tendrán 875 pies de largo y una manga de 106 pies. Podrán llevar 38 barcazas completamente cargadas o un total de 1,500 o 1,600 vagones marinos de 1,280 pies cúbicos de capacidad.

Un Nuevo y Veloz Carguero

EL *Strathconon*, el más nuevo de los veloces cargueros de la P & O Lines, construidos recientemente en el Japón, pasó por el Canal a fines de julio en su viaje inaugural del Lejano Oriente a puertos europeos.

El nuevo mercante es el segundo de tres buques de carga de gran velocidad, diseñados especialmente para llevar carga general y refrigerada, aceites, automóviles, vagones marinos, explosivos, lingotes y otras cargas. En unión de sus gemelos, el *Strathbora* y el *Strathardle*, posee una velocidad de crucero de 21 nudos. Forman el Servicio Expreso Strath que opera entre Europa y el Lejano Oriente, junto con los otros dos servicios de P & O, el *Japan Express* y el *Japan Mail*.

TRAFICO POR EL CANAL DE PANAMA

ESTADISTICAS PARA EL CUARTO TRIMESTRE AÑO FISCAL 1967

TRANSITOS (Naves de Alto Bordo)

	1967	*1966*
Comerciales	3,310	3,042
Del Gobierno Estadounidense	269	141
Gratis	24	22
Total	3,403	3,205
PEAJES *		
Comerciales	$20,658,173	$17,815,769
Del Gobierno Estadounidense	1,676,191	805,372
Total	$22,334,364	$18,621,141
CARGA**		
Comerciales	22,757,829	20,756,671
Del Gobierno Estadounidense	1,825,283	898,255
Gratis	171,570	122,280
Total	24,754,682	21,777,206

* Incluye los peajes de todas las naves, pequeñas y de alto bordo.

** Las cifras de carga representan toneladas largas.

Este no Piensa Usar el Canal

EL *Oriental Pioneer*, un transportador combinación para minerales y petróleo, construido para transportar petróleo desde el Golfo Pérsico hacia Brasil, y mineral de hierro desde el Brasil hacia el Japón, hará su ruta alrededor del mundo sin usar ni el Canal de Suez ni el de Panamá. De acuerdo con un artículo de *Shipping World and Shipbuilding*, este nuevo barco hará su recorrido doblando el Cabo de Hornos y el de Buena Esperanza. A pesar de que el viaje será de unas 30,000 millas la ruta que se ha escogido será más corta que si usara los dos canales.

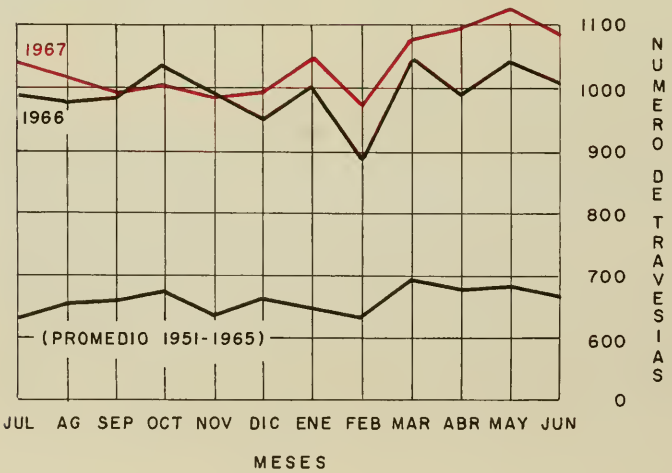
La nave fue construida por Sasebo Heavy Industries Co., Ltd., del Japón para Eastern Bulk Carriers and Tankers, Inc., de Liberia, miembro del Grupo C. Y. Tung. Tiene 738 pies, 2 pulgadas de largo y una manga de 105 pies, 7 pulgadas.

El Nuevo Queen sí Usará el Canal

EL BUQUE insignia de la Cunard Line, que todavía no tiene nombre, y que está siendo construido en Clydebank, Escocia, será cliente regular del Canal de Panamá, durante las temporadas de cruceros de invierno, si cristalizan los planes que al presente se tienen para su uso. El sucesor del *Queen Mary*, tendrá 58,000 toneladas, bastante menos que las 81,237 toneladas del *Queen Mary* y las 82,997 toneladas del *Queen Elizabeth*, y tendrá medidas calculadas para que quepa en las esclusas del Canal de Panamá.

La nave será conocida como el *Q4* hasta el 20 de septiembre cuando sea botada al agua y bautizada por la Reina Isabel. Unos 16 meses después hará su viaje inaugural a través del Atlántico, con 2,025 pasajeros que viajarán con máximo lujo. Barco de una sola clase básicamente, el *Q4* sólo tendrá una cubierta de salones públicos reservados a pasajeros que paguen un precio especial. En viajes de crucero, sus 1,400 pasajeros estarán acomodados en camarotes sencillos o dobles con camas estilo diván.

Pacific Ford, agentes locales para la línea Cunard, todavía no saben la fecha en que el *Q4* visite el Canal. Pero otros miembros de la famosa flota llegarán aquí en enero y febrero de 1968. Son ellos el *Queen Elizabeth*, que hará su segunda visita a Cristóbal el 29 de enero y los dos más pequeños, *Franconia* y *Carmania*, que llegarán en febrero, los tres durante cruceros a las Indias Occidentales.



JUEGO MONUMENTAL

Un jovencito retoza en el estanque del Monumento a Goethals mientras su perro y un compañero lo observan. Parece que el muchacho le dijera a su compañero canino: "Ven, que el agua está sabrosa". Pero el perro no está muy decidido. Quizás es porque sabe que el estanque se hizo con fines ornamentales y no de recreo.

UNIVERSITY OF FLORIDA
3 1262 08543 6896